

西能美航路の再々編に関する 住民説明会資料

- 西能美航路の再々編住民説明会の報告について P1～P3
- 西能美航路の再々編（案）について P4～P11

●住民説明会開催内容

【能美町中町会場】

11月9日（土） 午後1時から 江田島市役所本庁2階

【沖美町沖会場】

11月12日（火） 午後7時から 沖美支所2階

【大柿町会場】

11月13日（水） 午後7時から 大柿分庁舎4階

【能美町鹿川会場】

11月14日（木） 午後7時から 鹿川出張所

【沖美町三高会場】

11月15日（金） 午後7時から 三高支所2階

【江田島町会場】

11月18日（月） 午後7時から 江田島保健センター1階

【能美町高田会場】

11月20日（水） 午後7時から 高田出張所

— 江田島市総務部企画振興課 —

問い合わせ先

- ・西能美航路の再々編に関する関係

江田島市総務部企画振興課

TEL0823-40-2762

- ・企業局交通船に関する関係

企業局交通課

TEL082-251-9291

西能美航路の再々編住民説明会の報告について

西能美航路の再々編の住民説明会を計 8 回の開催し、310 人参加があった。

日 時			場 所	参加人数
8 月 20 日	(火)	午後 7 時	大柿町会場 (大柿分庁舎)	17 人
8 月 26 日	(月)	午後 7 時	江田島町会場 (江田島保健センター)	22 人
8 月 27 日	(火)	午後 7 時	能美町会場 (江田島市役所本庁)	70 人
8 月 29 日	(木)	午後 7 時	沖美町沖会場 (沖美支所)	27 人
8 月 30 日	(金)	午後 7 時	沖美町三高会場 (沖美公民館)	33 人

能美地域での再説明

日 時			場 所	参加人数
9 月 24 日	(火)	午後 7 時	高田会場 (高田出張所)	36 人
9 月 25 日	(水)	午後 7 時	鹿川会場 (鹿川出張所)	33 人
9 月 26 日	(木)	午後 7 時	中町会場 (江田島市役所本庁)	72 人

西能美航路の再々編住民説明会における主な意見

第1案（市営船継続）を支持する意見

- 能美町で交通課ができたのは、便利にして人を集めようとしてきたためだ。赤字だから民間に売ってしまえということでは駄目だ。
- 民間では法人税を払い、配当を払って経営している。企業局は市民サービスを考えることが仕事。面倒くさい、赤字だから止めるのではなく、どうして町営船であったかを考えるべき。
- 5年間だけの計画だと間違いなく破綻する。その先がどうなるか無い中では唯一選択できるのは市営船継続の継続。理由は今後の人口減少を見込むと、税金を入れない限り、民間では破たんする。そうなると便数が減る。料金も上がる。

企業局の経営努力を求める意見

- 民間が運航するという事は利益があるということでしょう。民間で利益が出る航路を市はどうして止めようとするのか。営業努力が足りないのではないか。
- 企業局は燃料をどこから買っているのか。民間と同じ単価となるよう交渉しなさい。改善努力なしの数字を並べても意味がない。資料を作り直さないと話にならない。
- 昼の2時から3時は8～10人くらいしか乗っていない。この便を減らせばよい。利用者をもとに経営努力をしなさい。
- 条件の良いはずの企業局が22便にしても赤字となるという数字はおかしい。協議会でおかしいという意見は出ないのか。経営改善計画を立てるといふのであれば、経費がかかる燃料費と人件費を民間並みにならないか検討が必要。船員を3～4人くらい減らすものでないと経営改善計画とは言わない。
- 民間でできることは市営でもできる。企業局が企業努力をしていない。
- 人件費、燃料費の削減が難しいのはなぜか。何年も前から赤字で税金を入れてきたのに、これからもできないで民間に丸投げしますという風にしか聞こえない。

第2案（公設民営）を支持する意見

- バスも無くならないと言っていたが無くなった。船も民間になれば、バスと同じように無くなる不安がある。公設民営が妥当。

第3案（完全民営化）を支持する意見

- 私は民営化が良い。民間だと利益を出そうと一生懸命する。市では、どうでもいいという考えがある。
- 国は国鉄をJRにした。公共交通といえども毎年5,000万円を入れるのは、社会情勢上、許されない。橋でつながっている状況を考えれば民営化すべきだ。
- 公共交通は行政のような素人がやるべきではない。民営化すべき。潰れるかもしれないからと言って議論しないのはおかしい。
- 小学生が見ても民営化が良いのは当たり前。呉市営も民営化した。人口が減る中、早く民営化するか、遅く民営化するかの違い。早くすればするほど、市のお金を他に回せる。
- 経費が少ない方法で持続可能な運航を目指すとすれば民営化しかない。
- 市は手を放すべき。そうしなければ小用・切串の航路と不公平感が出る。

- 市営でやると赤字になることは分かっている。採算を考えると市営は無理。思い切って市の存亡をかけるべき。
- 今の市の体質でほとんど企業局改善努力はできない。当面は総経費が一番少ない民営化を推せば良い。

第3案（完全民営化）に反対する意見

- 民間とは瀬戸内海グループを想定しているのか。瀬戸内海グループの財務状況を調べているのか。帝国データバンクで調べたが、30億円の売り上げで50億円の借金をしているような会社に任せれば、また、以前のようにおかしくなる。
- 私は広島市へ通勤している。夜の便が減ると残業ができないからその時点で江田島市に住めない。民間に渡した場合、5年後にはそうなる。そうならないようにしてほしい。
- 民間の芸備商船が破たんした実例が直近にある。民間に渡しても、民間がこの資料どおり経営努力をする保証はない。
- 市としては民営化が1番良い。市の責任はなく、税金も入れなくて済むので当然。そういうことが見え見えの資料。お互いに努力して何とか航路を存続させたいというものがなければ説得力がない。
- 民営化では値上げ・減便・破たんが目に見えている。民営化は議論の余地なし。

第3案（完全民営化）に対する不安

- 民営化案で倒産の場合に市で介入するような事態になったら、今の市営船よりも負担が増えないのですか。倒産の場合の対応策を示してもらわないと心配。
- 小用～広島は中町・高田航路より距離が短く1,030円だから、民間になればすぐに値上げになる。
- 乗船料の5年維持はあてにならない。
- 便数は市営であれば維持できる安心感がある。民営化で便数の担保はどうなるのか不安。
- 市民は民間だと何かあれば撤退すると思っている。民営化では不安が残る。
- 値上げには運輸局の許可が要するというが、許可があれば値上げされる。そのときの責任を取ってくれるのか。
- 県の補助制度も経営努力をせずに補助するという制度ではないはず。

（その他）

- 中町・高田・三高を一つの港に集約する案はないのか。集約すれば便数も増やせる。陸上輸送は考える必要があるが。
- この問題は企業局だけで検討しても駄目ではないか。市全体で人口が増えることを考えるべき。
- 陸上の国道は海上にはないのか。国に働きかけて補助金をもらうようにしてほしい。
- 高速船を廃止して一般客船に戻す提案はないか。経費削減のためには、昔にもどり三高・中町を一本化するようなことはできないのか。

西能美航路の再々編（案）について

1 再々編の基本的な考え方

- 少なくとも向こう5年間は、再々編後の水準で持続可能な見通しのあるものとする。
- 生活航路維持の観点から、サービス水準（三高 13 往復，中町・高田 20 往復）以上の便数を確保する。
- 乗船料については現行の水準を維持する。（消費税の税率変更は除く。）
- 積み残しがでないよう、中町・高田航路の朝7時台の便は250人以上の輸送能力を確保する。

2 再々編（案）

第1案 市営船存続

（三高航路） 16往復→14往復
 （中町・高田航路） 市営船で運航を継続（50トンクラスの小型船1隻を導入）
 （年間約5,000万円を公費負担）
 [便数] 27往復→22往復

三高航路については、向こう5年間（H26～30）で約5千万円の赤字が見込まれるため、収支を均衡させるためには16→14往復の減便が必要。（便数を維持した場合、5%程度の値上げが必要）
 中町・高田航路については、市営船により航路を維持した場合、小型船を導入したうえで、22往復まで減便しても約2億5千万円（年間約5,000万円）の赤字が見込まれるため、赤字分は一般会計から補てんする。（公費負担しない場合、15%程度の値上げが必要）

第2案 公設民営方式（指定管理方式）

（三高航路） 16往復→16往復
 （中町・高田航路） 企業局交通船を民間事業者へ無償で貸与（修繕費・保険料等は民間で負担）
 [便数] 27往復→24往復

中町・高田航路と三高航路の運航を民間事業者が一体で行った場合、企業局交通船3隻による運航（公設民営）を条件としても、燃料費や船員費の削減、予備船の外部化、陸上業務の集約化等により年間約1億1千万円の費用の削減が見込まれ、企業局交通船3隻を無償貸与することで、今後5年間、三高航路16往復（現状維持）、中町・高田航路24往復（第1案と比べると2往復の増便）の運航が可能。
 この場合、当面の予算支出は伴わないが、近い将来、船舶の更新費用が必要となる。

第3案 完全民営化

（三高航路） 16往復→16往復
 （中町・高田航路） 運航を民間事業者へ移譲（50トンクラスの小型船1隻を導入）
 [便数] 27往復→24往復

中町・高田航路と三高航路の運航を民間事業者へ完全に委ねることにより、3隻のうち1隻について50トン（80人乗り）クラスの小型船を導入した場合、燃料費等の経費の更なる削減（年間約1,300万円）が見込まれ、市からの支援がなくても、今後5年間、第2案同様に三高航路16往復、中町・高田航路24便の運航が可能。
 この場合、市の負担は生じない。

西能美航路再々編（案）の比較表

	(第1案) 市営船存続 市営船存続	(第2案) 公設民営方式 公設民営方式	(第3案) 完全民営化 完全民営化
内 容	三高航路は、江田島汽船が単独で運航を維持。 中町・高田航路は、小型船を導入のうえ、年間約5,000万円の公費負担を行い、市営船を存続する。	現有的の高遠船3隻を民間へ無償貸与（指定管理方式）すること で、三高航路及び中町・高田航路を民間が一体的に運航する。	中町・高田航路の運営から市は撤退し、三高航路及び中町・高田航路を民間が一体的に運航する。中町・高田航路には、民間事業者が小型船を導入する。
料 金	現状維持 (消費税増税分を除く。)	現状維持 (消費税増税分を除く。)	現状維持 (消費税増税分を除く。)
便 数	(三 高 航 路) 16往復→14往復 (中町・高田航路) 27往復→22往復	(三 高 航 路) 16往復→16往復 (中町・高田航路) 27往復→24往復	(三 高 航 路) 16往復→16往復 (中町・高田航路) 27往復→24往復
住 民 意 見	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市営船存続の要望に配慮される。 ● 中町・高田航路だけが市営との不公平感が解消できない。 	<ul style="list-style-type: none"> △ 市による船舶の継続保有、民間活力の導入という面で双方の要望にある程度配慮される。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市営船存続の要望に配慮されない。 ○ 中町・高田航路だけが市営との不公平感を解消できる。
航 路 運 営	<ul style="list-style-type: none"> ● 一体的な航路運営による合理化のメリットが受けられない。 ○ 中町・高田航路については、企業局による主体的な経営改善努力を促すことができる。 ○ 中町・高田航路については、市営による航路の存続が担保される。(ただし、公費負担には毎年度、議会の承認が必要) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一体的な航路運営による合理化のメリットが受けられる。 ● 民間事業者の経営に、市は直接関与できない。 ○ 中町・高田航路については、船舶を市が保有（指定管理方式）することにより航路の存続が担保できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 一体的な航路運営による合理化のメリットが受けられる。 ● 民間事業者の経営に、市は直接関与できない。 ● 三高航路だけでなく、中町・高田航路についても最終的な航路の存続は民間事業者へ委ねられる。
料 金	<ul style="list-style-type: none"> ○ 市（企業局）が決定できる。 ● 公費負担をしない場合には15%程度の値上げが必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 指定管理方式により、料金に条件を付与することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● 事業者が運輸局の許可を得て決定するため、市は直接関与できない。
便 数	<ul style="list-style-type: none"> ● 当面、3案中では最も便数が減少（5往復）する。 ○ 今後とも便数は市（企業局）で決定できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 当面、中町・高田航路3往復の減便に留められる。 ○ 将来的にも指定管理方式により、便数に条件を付与することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 当面、中町・高田航路3往復の減便に留められる。 ○ 一体的な航路運営により、同航路の弾力的なダイヤ編成が期待できる。 ● サービス基準（三高13便・中町20便）までは事業者の判断で減便が可能
財 政 負 担	<ul style="list-style-type: none"> ● 将来にわたって市にとって大きな財政負担が見込まれる。 ● 将来的に船舶の更新費用が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 航路の一体化や民活による経費削減が図れ、当面5年間は市の財政負担は必要ない。 ● 将来的に船舶の更新費用が必要 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 航路の一体化や民活により最大の経費削減が図れ、当面5年間は市の財政負担は必要ない。 ○ 将来的な船舶の更新費用は生じない。
そ の 他	<ul style="list-style-type: none"> ● 中町・高田航路については、県の生活航路維持確保事業の支援が受けられない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中町・高田航路についても、県の生活航路維持確保事業の支援対象となる可能性がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中町・高田航路についても、県の生活航路維持確保事業の支援対象となる可能性がある。 ○ 一体的運航・小型船導入により、高遠船の三高寄港も可能性がある。

○メリット ●デメリット

中町・高田航路営業費用比較表

羽秋27柱復の市営船務・公営民営方式・完全民営化での営業費用の比較表

【年間営業費用】	市営船務(原案)			市営船務(改善案)			公営民営方式			完全民営化		
	試算 A	内訳	現状との比較 A'-A	試算 B	内訳	現状との比較 B-A	試算 B	内訳	試算 B	内訳	現状との比較 C-A	
	2,521	旅客営業燃料 燃料潤滑油費 岸壁使用料 代理店費 その他の運航費 運航費	1,650 140,596 4,899 32,766 7,000 166,911	2,037 153,534 5,542 20,000 7,000 168,113	定員数(773人→515人)に合わせて削減とし 軽油136,596千円(175万L×78.29円) オイル4,000千円 岸壁3,596千円(9,560便×376円) 江田島2,041千円(9,560便×214円) 江田島25,680千円(2,140千円×12月) 岸壁9,430千円(毎月定期7%,回航券5%) 船舶19千円 水道光熱費、船員旅費、燃料費、燃料費増料ほか 運航費	定員数(773人→515人)に合わせて削減とし 軽油149,534千円(191万L×78.29円) オイル4,000千円 岸壁3,596千円(9,560便×376円) 江田島2,041千円(9,560便×214円) 江田島10,500千円(直営) 岸壁9,500千円(岸壁減額) 運航費	△ 871 △ 30,654 △ 643 0 △ 1,322 △ 33,490	1,650 140,596 4,899 20,000 7,000 174,145	定員数(773人→515人)に合わせて削減とし 小型船による燃費向上(25%)を削減 (B×1/9×0.25) 小型船導入(トン数減)による減額	1,650 140,596 4,899 20,000 7,000 174,145	同左 同左 同左 同左 同左 同左	△ 871 △ 30,654 △ 643 0 △ 12,766 △ 1,322 △ 46,256
船員費	115,160	船員13名 燃料45,360千円 岸壁34,463千円 法定福利費31,363千円	△ 14,953	75,000	船員12名 燃料36,000千円 岸壁20,000千円 法定福利費19,000千円	△ 40,186	75,000	同左	75,000	同左	△ 40,186	
船舶備品・消耗品	5,682		△ 1,422	4,260	同左	△ 1,422	4,260	同左	4,260	同左	△ 1,422	
船舶整備費	47,406		△ 11,851	28,000	9,000千円×3隻+1,000千円	△ 19,406	28,000	同左	28,000	同左	△ 19,406	
船舶保険料	6,221		△ 1,555	4,666	A×9/4	△ 1,555	4,666	同左	4,666	同左	△ 1,555	
船舶潤滑油費	9,200		1,878	11,078		1,878	0	市営船を無償貸与	11,078		1,878	
備品			15,000	15,000	200千円/月×25日×3隻	15,000	1,620	90千円/月×18日×3隻	1,620	同左	1,620	
その他の船費			0	0		0	0		0		0	
船舶購入費			0	0		0	0		0		0	
船費計 C	163,695		△ 12,903	113,546		△ 70,149	113,546		124,624		△ 59,071	
人件費	26,909	事務員3名 燃料12,863千円 岸壁6,308千円 法定福利費7,657千円	0	8,570	事務員1.5名 6,000千円+2,570千円	△ 18,339	8,570	同左	8,570	同左	△ 18,339	
その他一般管理費	4,329	家賃地代、水道光熱費、通信運搬費ほか	2,860	2,860	同左	△ 1,460	2,860	同左	2,860	同左	△ 1,460	
店費計 D	31,229		△ 1,460	11,430		△ 19,799	11,430		11,430		△ 19,799	
費用計 B+O+D+E	435,325		△ 47,853	313,089		△ 122,236	313,089		310,199		△ 125,126	

(単位:千円)

中町・高田航路費用見込(企業局交通船)

現状の形態による往復数の変更費用計及び5年間の営業損益比較表

【年間営業収益】A

H24実績	362,699	※臨時運行収入24,317千円を除く。
H25見込み	347,813	
H26見込み	333,767	
H27見込み	320,563	
H28見込み	308,577	
H29見込み	297,297	
H30見込み	286,495	

← 220人乗り2隻・80人乗り1隻(予備船は外部) →

【年間営業費用】

(単位:千円)

		H24実績	27往復	26往復	25往復	24往復	23往復	22往復	21往復	
運航費	旅客費・自動車航送取扱費	2,521	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	
	燃料潤滑油費	171,250	140,596	135,389	130,181	124,974	119,767	114,560	109,352	
	港費	岸壁使用料	5,542	4,899	4,718	4,536	4,355	4,173	3,992	3,810
		代理店費	32,766	32,766	32,766	32,766	32,766	32,766	32,766	32,766
		その他の運航費	8,322	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000
運航費計 B		220,401	186,911	181,523	176,133	170,745	165,356	159,968	154,578	
船費	船員費	115,186	100,233	100,233	100,233	100,233	100,233	100,233	100,233	
	船舶備品・消耗品	5,682	4,260	4,260	4,260	4,260	4,260	4,260	4,260	
	船舶修繕費	47,406	35,555	35,555	35,555	35,555	35,555	35,555	35,555	
	船舶保険料	6,221	4,666	4,666	4,666	4,666	4,666	4,666	4,666	
	船舶減価償却費	27,857	11,078	11,078	11,078	11,078	11,078	11,078	11,078	
	備船料		15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	15,000	
		その他の船費								
船費計 C		202,352	170,792	170,792	170,792	170,792	170,792	170,792	170,792	
店費	人件費	26,909	26,909	26,909	26,909	26,909	26,909	26,909	26,909	
	その他一般管理費	4,320	2,860	2,860	2,860	2,860	2,860	2,860	2,860	
店費計 D		31,229	29,769	29,769	29,769	29,769	29,769	29,769	29,769	
費用計 B+C+D=E		453,982	387,472	382,084	376,694	371,306	365,917	360,529	355,139	
営業損益 A-E	H24ベース	△ 91,283	△ 24,773	△ 19,385	△ 13,995	△ 8,607	△ 3,218	2,170	7,560	
	H25見込	△ 106,169	△ 39,659	△ 34,271	△ 28,881	△ 23,493	△ 18,104	△ 12,716	△ 7,326	
	H26見込	△ 120,215	△ 53,705	△ 48,317	△ 42,927	△ 37,539	△ 32,150	△ 26,762	△ 21,372	
	H27見込	△ 133,419	△ 66,909	△ 61,521	△ 56,131	△ 50,743	△ 45,354	△ 39,966	△ 34,576	
	H28見込	△ 145,405	△ 78,895	△ 73,507	△ 68,117	△ 62,729	△ 57,340	△ 51,952	△ 46,562	
	H29見込	△ 156,685	△ 90,175	△ 84,787	△ 79,397	△ 74,009	△ 68,620	△ 63,232	△ 57,842	
	H30見込	△ 167,487	△ 100,977	△ 95,589	△ 90,199	△ 84,811	△ 79,422	△ 74,034	△ 68,644	
	H26～30累計	△ 723,211	△ 390,661	△ 363,721	△ 336,771	△ 309,831	△ 282,886	△ 255,946	△ 228,996	

※減往復による収益減は見込んでいない。

※船舶減価償却費は、平成26年3月末の簿価で試算している。

中町・高田航路費用見込(公設民営化)

企業局交通船3隻を無償貸与による往復数の変更費用計及び5年間の営業損益比較表

【年間営業収益】A

H24実績	362,699	※臨時運行収入24,317千円を除く
H25見込み	347,813	
H26見込み	333,767	
H27見込み	320,563	
H28見込み	308,577	
H29見込み	297,297	
H30見込み	286,495	

← 220人乗り3隻(予備船は外部) →

【年間営業費用】

(単位:千円)

		H24実績	27往復	26往復	25往復	24往復	23往復	22往復	21往復	
運航費	旅客費・自動車航送取扱費	2,521	2,037	2,037	2,037	2,037	2,037	2,037	2,037	
	燃料潤滑油費	171,250	153,534	147,848	142,161	136,475	130,788	125,102	119,415	
	港費	岸壁使用料	5,542	5,542	5,337	5,131	4,926	4,721	4,516	4,310
		代理店費	32,766	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	その他の運航費	8,322	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	
運航費計 B		220,401	188,113	182,222	176,329	170,438	164,546	158,655	152,762	
船費	船員費	115,186	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	
	船舶備品・消耗品	5,682	4,260	4,260	4,260	4,260	4,260	4,260	4,260	
	船舶修繕費	47,406	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	
	船舶保険料	6,221	4,666	4,666	4,666	4,666	4,666	4,666	4,666	
	船舶減価償却費	27,857								
	備船料		1,620	1,620	1,620	1,620	1,620	1,620	1,620	
その他の船費			高速船3隻を無償貸与							
船費計 C		202,352	113,546	113,546	113,546	113,546	113,546	113,546	113,546	
店費	人件費	26,909	8,570	8,570	8,570	8,570	8,570	8,570	8,570	
	その他一般管理費	4,320	2,860	2,860	2,860	2,860	2,860	2,860	2,860	
店費計 D		31,229	11,430	11,430	11,430	11,430	11,430	11,430	11,430	
費用計 B+C+D+E		453,982	313,089	307,198	301,305	295,414	289,522	283,631	277,738	
営業損益 A-E	H24ベース	△ 91,283	49,610	55,501	61,394	67,285	73,177	79,068	84,961	
	H25見込	△ 106,169	34,724	40,615	46,508	52,399	58,291	64,182	70,075	
	H26見込	△ 120,215	20,678	26,569	32,462	38,353	44,245	50,136	56,029	
	H27見込	△ 133,419	7,474	13,365	19,258	25,149	31,041	36,932	42,825	
	H28見込	△ 145,405	△ 4,512	1,379	7,272	13,163	19,055	24,946	30,839	
	H29見込	△ 156,685	△ 15,792	△ 9,901	△ 4,008	1,883	7,775	13,666	19,559	
	H30見込	△ 167,487	△ 26,594	△ 20,703	△ 14,810	△ 8,919	△ 3,027	2,864	8,757	
	H26～30累計	△ 723,211	△ 18,746	10,709	40,174	69,629	99,089	128,544	158,009	

※減往復による収益減は見込んでいない。

中町・高田航路費用見込(完全民营化)

企業局交通船2隻を譲渡と50tクラス小型船導入による往復数の変更費用計及び5年間の営業損益比較表

【年間営業収益】A

H24実績	362,699	※臨時運行収入24,317千円を除く
H25見込み	347,813	
H26見込み	333,767	
H27見込み	320,563	
H28見込み	308,577	
H29見込み	297,297	
H30見込み	286,495	

← 220人乗り2隻・80人乗り1隻(予備船は外部) →

【年間営業費用】

(単位:千円)

		H24実績	27往復	26往復	25往復	24往復	23往復	22往復	21往復	
運航費	旅客費・自動車航送取扱費	2,521	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	1,650	
	燃料潤滑油費	171,250	140,596	135,389	130,181	124,974	119,767	114,560	109,352	
	港費	岸壁使用料	5,542	4,899	4,718	4,536	4,355	4,173	3,992	3,810
		代理店費	32,766	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
	その他の運航費	8,322	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	
運航費計 B		220,401	174,145	168,757	163,367	157,979	152,590	147,202	141,812	
船費	船員費	115,186	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	75,000	82,615	
	船舶備品・消耗品	5,682	4,260	4,260	4,260	4,260	4,260	4,260	4,260	
	船舶修繕費	47,406	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	28,000	35,555	
	船舶保険料	6,221	4,666	4,666	4,666	4,666	4,666	4,666	4,666	
	船舶減価償却費	27,857	11,078	11,078	11,078	11,078	11,078	11,078	11,078	
	備船料		1,620	1,620	1,620	1,620	1,620	1,620	1,620	
	その他の船費									
船費計 C		202,352	124,624	124,624	124,624	124,624	124,624	124,624	139,794	
店費	人件費	26,909	8,570	8,570	8,570	8,570	8,570	8,570	8,570	
	その他一般管理費	4,320	2,860	2,860	2,860	2,860	2,860	2,860	2,860	
店費計 D		31,229	11,430	11,430	11,430	11,430	11,430	11,430	11,430	
費用計 B+C+D+E		453,982	310,199	304,811	299,421	294,033	288,644	283,256	293,036	
営業損益 A-E	H24ベース	△ 91,283	52,500	57,888	63,278	68,666	74,055	79,443	69,663	
	H25見込	△ 106,169	37,614	43,002	48,392	53,780	59,169	64,557	54,777	
	H26見込	△ 120,215	23,568	28,956	34,346	39,734	45,123	50,511	40,731	
	H27見込	△ 133,419	10,364	15,752	21,142	26,530	31,919	37,307	27,527	
	H28見込	△ 145,405	△ 1,622	3,766	9,156	14,544	19,933	25,321	15,541	
	H29見込	△ 156,685	△ 12,902	△ 7,514	△ 2,124	3,264	8,653	14,041	4,261	
	H30見込	△ 167,487	△ 23,704	△ 18,316	△ 12,926	△ 7,538	△ 2,149	3,239	△ 6,541	
	H26～30累計	△ 723,211	△ 4,296	22,644	49,594	76,534	103,479	130,419	81,519	

※減往復による収益減は見込んでいない。

三高航路費用見込(民営)

現状の形態による往復数の変更費用計及び5年間の営業損益比較表

【年間営業収益】A

H24実績	279,541
H25見込み	273,908
H26見込み	268,415
H27見込み	263,063
H28見込み	257,765
H29見込み	252,609
H30見込み	247,395

【年間営業費用】

(単位:千円)

		H24実績	16往復	15往復	14往復	13往復	12往復	
運航費	旅客費・自動車航送取扱費	2,304	2,304	2,304	2,304	2,304	2,304	
	燃料潤滑油費	97,279	87,000	81,563	76,125	70,688	61,172	
	港費	岸壁使用料	9,779	9,779	9,168	8,557	7,945	6,876
		代理店費	24,438	21,440	21,440	21,440	21,440	21,440
	その他の運航費	3,237	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	
運航費計 B		137,037	123,523	117,475	111,426	105,377	94,792	
船費	船員費	83,983	81,250	81,250	81,250	81,250	81,250	
	船舶備品・消耗品	8,730	7,240	7,240	7,240	7,240	7,240	
	船舶修繕費	24,094	22,000	22,000	22,000	22,000	22,000	
	船舶保険料	5,039	5,039	5,039	5,039	5,039	5,039	
	船舶減価償却費							
	備船料	14,550	14,550	14,550	14,550	14,550	14,550	
その他の船費	4,562	4,562	4,562	4,562	4,562	4,562		
船費計 C		140,958	134,641	134,641	134,641	134,641	134,641	
店費	人件費	5,729	6,430	6,430	6,430	6,430	6,430	
	その他一般管理費	7,909	2,140	2,140	2,140	2,140	2,140	
店費計 D		13,638	8,570	8,570	8,570	8,570	8,570	
費用計 B+C+D=E		291,633	266,734	260,686	254,637	248,588	238,003	
営業損益 A-E	H24ベース	△ 12,092	12,807	18,855	24,904	30,953	41,538	
	H25見込	△ 17,725	7,174	13,222	19,271	25,320	35,905	
	H26見込	△ 23,218	1,681	7,729	13,778	19,827	30,412	
	H27見込	△ 28,570	△ 3,671	2,377	8,426	14,475	25,060	
	H28見込	△ 33,868	△ 8,969	△ 2,921	3,128	9,177	19,762	
	H29見込	△ 39,024	△ 14,125	△ 8,077	△ 2,028	4,021	14,606	
	H30見込	△ 44,238	△ 19,339	△ 13,291	△ 7,242	△ 1,193	9,392	
	H26～30累計	△ 168,918	△ 44,423	△ 14,183	16,062	46,307	99,232	

※減往復による収益減は見込んでいない。

3 方針（案）

第3案（完全民営化）としてはどうか。

【理由】

- 将来にわたって利用者の減少が見込まれる中、西能美航路を維持していくためには、一層の経費削減が避けられないが、このためには、三高航路及び中町・高田航路を一体的に運営することによる合理化・効率化を進める必要がある。
- また、航路の存続のためには、江田島市だけでなく、県や周辺自治体と連携・協力した持続可能な支援体制を構築していくことが望まれる。県では平成23年度から県内の生活航路を対象とした補助制度（生活航路維持確保対策事業補助金）を設けており、江田島市でも4航路（宇品～三高、宇品～切串、宇品～小用、呉～小用）が対象となっている。しかし、中町・高田航路は現状のままでは県の補助の対象となる可能性は低い。
- さらに、市営船の経営改善については、人件費の面等で制約があり、今後とも収支の改善が図られる見通しが立たない。
- 公設民営方式については、中町・高田航路に対して市が関与できる余地が残るというメリットはあるが、民間事業者単独による収支が見込まれる中で公的な支援策を講じることは、他の航路事業者との均衡を失することとなる。